Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2827**

16. Wahlperiode 29. 09. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Verschrottung von Lokomotiven und Waggons durch die Deutsche Bahn AG

Die Wettbewerbssituation auf der Schiene wird noch immer maßgeblich von der Deutsche Bahn AG (DB AG) bestimmt. Ein Beispiel hierfür liefert eine vor kurzer Zeit an die Öffentlichkeit gelangte Geschäftspraxis der Bahn (u. a. DER TAGESSPIEGEL vom 4. Juni 2006: „Weiche zum Schrottplatz“, KONTRASTE vom 20. Oktober 2005: „Millionenwerte auf den Schrott – Die Misswirtschaft der Bahn AG“): Es liegen klare Hinweise darauf vor, dass die Deutsche Bahn AG nicht mehr benötigte Güter- und Personenwagen, Lokomotiven und Speisewagen, die einsatztüchtig und TÜV-geprüft sind, verschrotten lässt. Aus wettbewerblichen Gründen werde darüber hinaus der Verkauf dieser durch Steuergelder finanzierten Technik verhindert, wie aus einer Vorstandsvorlage der DB AG vom Mai 2004 hervorgehen soll. Besonders private Bahnanbieter, die für den täglichen Bahnbetrieb Lokomotiven und Waggons benötigen, sind von diesem Vorgehen betroffen, da ihre Transportaufträge oftmals ganz konkret an der Wagenkapazität scheitern. Ähnliches ist auf dem Geschäftsfeld des Personentransportes festzustellen. Hier steht vor allem die Verschrottung von Waggons der eingestellten Interregio-Züge in Frage, an denen private Anbieter bereits Interesse bekundeten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung die geschilderte Verschrottungspraxis bekannt, und wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Verschrottungspraxis?
2. In welchem Umfang wurde einsatztaugliches Material aus den Beständen der ehemaligen Interregio-Züge bereits verschrottet bzw. steht zur Verschrottung an?

3. In welchem Umfang wurden in den letzten 5 Jahren einsatztaugliche Güterwagen durch die DB AG verschrottet?
4. In welchem Umfang wurden in den letzten 5 Jahren einsatztaugliche Lokomotiven durch die DB AG verschrottet?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Lokomotiven, die unter anderem auf dem DB-Gelände nahe des Eisenbahnfährhafens Sassnitz auf Rügen, in Bremen, in Hannover und anderen Standorten dauerhaft abgestellt worden sind, insgesamt im Bestand der DB AG stehen, aber nicht mehr benötigt werden?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob und wie viele der auf dem DB-Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eisenbahnfährhafen Sassnitz abgestellten Lokomotiven noch zum Einsatz kommen bzw. dauerhaft abgestellt wurden?
7. Welche wirtschaftliche Nutzung ist in Zukunft für das Bahngelände in der Nähe des Eisenbahnfährhafens Sassnitz vorgesehen?
8. Plant die Bundesregierung in ihrer Eigenschaft als Eigentümer der Deutsche Bahn AG gegen die geschilderte Verschrottungspraxis vorzugehen?

Berlin, den 26. September 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333